

TRAGICKÁ NEHODA LIETADLA D-47 V LOME NAD RIMAVICOU ROKU 1956 VO SVETLE DOKUMENTOV

MILENA BALCOVÁ

BALCOVÁ, M.: Tragic Accident of D-47 Aircraft in Lom nad Rimavicou in 1956 in Light of Documents. *Vojenská história*, 1, 17, 2013, pp 164-169, Bratislava.

The author of the published paper deals with an event that occurred more than fifty years ago, to be precise, on 3 July 1956, in the town of Lom nad Rimavicou. 21 officers were killed in the air crash - members of the Czechoslovak People's Army. The cause of this huge tragedy was a mystery for the public for a long time. In 2011, to mark the 55th anniversary of the plane crash, village authorities of Lom nad Rimavicou unveiled a memorial, which will be a constant reminder of one of the biggest air disasters in Slovakia. During this occasion the community leaders tried to uncover the circumstances surrounding the accident and, in collaboration with the Military History Institute in Bratislava, they managed to do so. After many years of waiting, local villagers and relatives of the victims learned the information. *Military History. Slovakia. R. 1956th Tragic accident of the D-47 aircraft in Lom nad Rimavicou in 1956 in light of the documents.*

Military History. Slovak Republic 1939 – 1945. Military symbols in the First Slovak Republic.

Pred viac ako päťdesiatimi rokmi, dňa 3. júla 1956 v obci Lom nad Rimavicou, sa udiala letecká havária, pri ktorej zahynulo 21 dôstojníkov – príslušníkov Československej ľudovej armády. Dôvody obrovskej tragédie boli dlho pre verejnosť záhadou. V roku 2011 sa vedenie obce Lom nad Rimavicou rozhodlo odhaliť pri príležitosti 55. výročia leteckého nešťastia, počas pietnej spomienky, pamätník, ktorý bude stálym mementom jednej z najväčších leteckých katastrof Slovenska. Na pietnej spomienke sa zúčastnilo asi tristo ľudí vrátane niektorých pozostalých po obetiach. Organizátori – obec Lom nad Rimavicou, Ministerstvo obrany SR a Klub nadšencov histórie vrchov – privítali oficiálnych hostí, ktorými boli vedúci Služobného úradu Ministerstva obrany SR JUDr. Peter Plučinský, poslanec Národnej rady SR Ing. Dušan Švantner, primátor Brezna, viacerí predstavitelia slovenskej i českej armády a starostovia okolitých obcí. Poľnú svätú omšu spojenú s vysvätením pamätníka celebroidal dekan Veliteľstva vzdušných síl vo Zvolene plk. Thlic. Marko Trochan, koncebroidali miestny farár Mgr. Peter Krajč a rodák z Lomu nad Rimavicou páter Jozef Amrich zo Spoločnosti Ježišovej na Slovensku.

Predstavitelia obce sa pri tejto príležitosti snažili odkryť okolnosti tohto nešťastia a v spolupráci s Vojenským historickým ústavom v Bratislave sa im to aj podarilo.¹ Po dlhých rokoch čakania sa miestni obyvatelia a príbuzní obetí dozvedeli žiadané informácie.

Lietadlo D-47 patrilo 1. letke 1. dopravného leteckého pluku. Posádka lietadla v zložení – kapitán lietadla nadporučík František Holman, druhý pilot nadporučík Václav Havlík, dvaja letovodi nadporučík Jaroslav Bureš a poručík Jiří Filc², rádiotelegrafista poručík Antonín Havránek a palubný technik lietadla nadporučík Karel Souček – vzlietla dňa 3. júla 1956 z letiska Praha – Kbely o 13.00 h. Na palube mali jedného cestujúceho – nadporučíka Bohumila Bullu, náčelníka kádrového oddelenia 22. výsadkovej brigády. Lietadlo smerovalo do Pardubic a na tamjšom letisku pristálo o 13.28 h. Tu po krátkej prestávke pristúpili ďalší štrnásť cestujúci a o 14.00 h lietadlo odštartovalo smerom na letisko Prešov. Cestujúci npor. Karel Filipovský, kpt. Ján Zach, por. Emil Hulýn, npor. Jaroslav Šimek, por. Josef Obst, kpt. Václav Uhlíř, npor. Otakar Kodyš, kpt. Jan Hrubý, npor. Stanislav Jurka, por. Jan Satoria, npor. Ladislav Skříček, mjr. Josef Florian, por. Josef Konečný a npor. Michal Upohlav boli dôstojníci intendantnej služby. Počas celej cesty posádka striktno dodržiavala vopred určený letový plán aj výšku 3 000 metrov, hoci let mierne narúšali mraky. Pravidelne komunikovala s prostriedkami leteckej zabezpečovacej služby aj s orgánmi dispečerskej služby. Let prebiehal v poriadku až do 15.00 h. Deväť minút po pätnástej hodine nahlásila posádka dispečerskému stanovisku Zvolen posledné údaje: poloha Zvolen, výška 3 000 metrov a let v mrakoch. O minútu ešte žiadala zameranie z goniometra Zvolen, ktoré obratom dostala (QTE 092). Následne sa v čase 15.14 – 15. 15 h lietadlo pod ostrým uhlom zrútilo pri obci Lom nad Rimavicou v okrese Brezno. Pri obrovskej explózii bol stroj rozmetaný na kusy a všetky osoby na palube boli na mieste mŕtve.

Vyšetrovanie havárie sa začalo okamžite v ten deň vo večerných hodinách. Vypočítaní boli zainteresovaní dôstojníci aj technici a nasledujúci deň, 4. júla 1956, aj očití svedkovia – miestni obyvatelia. Pri výpovediach a obhliadke miesta katastrofy sa zistili nasledovné údaje.

Z pražského letiska vypravoval posádku lietadla D-47 zástupca veliteľa 1. dopravného leteckého pluku kapitán Zdeněk Nusl. Uviedol, že „*dne 29. 6. 1956 jsem obdržel dálnopis č. 362, podepsaný RYTEC 67 o požadavku k přelétnutí funkcionářů z letiště Kbely a letiště Pardubice dne 3. 7. 1956 na IMS na letiště Prešov*“.³ Prelet z pražského letiska Kbely bol plánovaný dvomi lietadlami D-2 a z letiska Pardubice lietadlom D-47. Na trase z Pardubic do Prešova boli plánované otočné body Zvolen a Košice vo výške 3 000 metrov. Posádka vykonala predbežnú prípravu 1. letky a kapitán Nusl podpísal na základe predpovede počasia letový list (č. 1521) a povolil vykonať úlohu. Správa o predpovedi počasia na daný let, ktorú prijal osobne aj npor. Holman ako kapitán letu, bola vypracovaná pol hodinu pred odletom a hovorila o oblačnom až zamračenom nebi a priemernej viditeľnosti 25 km (na trase Kbely – Pardubice – Zvolen – Prešov). Pre prípad nedostatku pohonných hmôt bolo posádke povolené pristátie a doplnenie na letisku Brno. Lietadlo odštartovalo z letisk Kbely

¹ Kópie originálnych dokumentov získal od Vojenského ústredného archívu v Prahe riaditeľ Vojenského historického ústavu v Bratislave pplk. Mgr. Miloslav Čaplovič, PhD. a následne ich postúpil na ďalšie využitie autorke textu.

² Vojenský ústredný archív – Správný archív MO (VÚA – SA MO) Praha, fond Ministerstvo národnej obrany – Veliteľstvo letectva (MNO-VL) – 1956, Zápis o vyšetrovaní katastrofy zo dňa 6. 7. 1956.

³ VÚA – SA MO Praha, f. MNO-VL, rok 1956, č. j. 057255, Protokol o výpovedi...

a Pardubice v plánovaných časoch a bez závad. Kapitán Nussl ďalej vo výpovedi vylúčil zavinenie zo strany posádky, čo doložil správami o udržiavaní spojenia s navigačnými bodmi a pravidelnými správami posádky: „*Vzhľadom k tomu, že osádka bola na úkol rádne pripravená a úkol schopná splniť i za ztížených povétrnostných podmienok, predpokladám, že lietoun stratil schopnosť byť ovladatelný z dosud mi neznámé príčiny. Se strany osádky, nepředpokládám, že by katastrofu mohla zaviniť, jelikož až do doby přeletu letiště Zvolen let probíhal zcela normálně, spojení bylo po celou dobu letu udržováno (15.09. hlášena poloha Zvolen, 15.10. obdržal QTE 092). Od této doby spojení s letounem nebylo.*“⁴

Letecký technik čatár Jaroslav Tuza, ktorý kontroloval stroj deň pred odletom na letisku Kbely, uviedol, že na lietadle vykonal spolu s ostatnými mechanikmi bežnú údržbu a malé opravy izolácie na pravom motore, ktoré by rozhodne nemali mať vplyv na chod motora. Lietadlo následne uzamkol a odovzdal dozornému hangáru rotnému Šarounovi. Dňa 3. júla 1956 o šiestej hodine rannej vykonal s pomocným mechanikom ďalšiu predletovú kontrolu, nakoľko mal stroj plánovaný špeciálny let o 8. 00 h. Tento let však bol nakoniec pre zlé počasie zrušený. Lietadlo bolo opätovne uzamknuté o 11. 00 h, pričom sa čatár Tuza dozvedel nový termín odletu – o 13. 00 h. Po dvanástej hodine, teda pred štartom, vykonal ďalšiu kontrolu spolu s členom posádky npor. Součkom. So stavom lietadla sa ešte pred nastúpením cestujúcich oboznámil aj kapitán lietadla npor. Holman a pred odjazdom na štart dal znamenie palcom, že je všetko v poriadku. Jaroslav Tuza vo výpovedi tiež uviedol, že požiadal kapitána o povolenie letieť s posádkou, pričom toto povolenie nedostal s odôvodnením, že lietadlo bude plne obsadené.

Svedectvo čatára Tuzu potvrdil aj vojak základnej služby Vojtěch Vyoral, ktorý sa tiež zúčastnil prehliadky lietadla spolu s npor. Součkom a konštatoval bezporuchovosť stroja. Podľa jeho výpovede však upozornil náčelníka elektrošpecialistov 1. dopravného leteckého pluku kpt. Slavíngera, že pri motorovej skúške generátor ľavého motoru spínal pri 1 600 otáčkach, na čo kpt. Slavínger oznámil npor. Součkovi, že to nemá vplyv na chod motora. Technický stav trinásťročného amerického lietadla D-47 séria B teda technici hodnotili ako vyhovujúci.⁵

Čo sa týka posádky, kapitán letu dvadsaťpäťročný npor. František Holman bol pri útvare päť rokov. S lietadlom D-47 mal už skúsenosti, nalietal s ním 764 hodín, z toho 201 hodín v oblakoch a naposledy s týmto typom stroja letel deň pred osudnou udalosťou. Starší pilot, 28-ročný npor. Václav Havlík, mal na D-47 nalietaných 528 hodín, z toho 88 v oblakoch.

Celá posádka lietadla bola pomerne mladá. Priemerný vek jej šiestich členov bol 26 rokov a nikto nemal vojenské skúsenosti ani poznatky z bojových letov. Je zarážajúce, že kapitán letu nadporučík Holman a technik nadporučík Souček (ktorý bol v 1. dopravnom leteckom pluku najkratšie) neabsolvovali žiadnu padákovú prípravu (cvičný ani vynútený zoskok padákom) a ostatní členovia posádky vykonali po jednom cvičnom zoskoku padákom.⁶ Treba však podotknúť, že nikto z nich nemal v minulosti leteckú nehodovú udalosť.

⁴ Tamže.

⁵ Lietadlo bolo pridelené útvaru dňa 27. 6. 1946. Pred jeho posledným letom nebola vykonaná žiadna oprava ani výmena súčiastok. Posledná revízia, pri ktorej bola vymenená pozdĺžna chvostová plocha a ľavé výškové kormidlo, bola vykonaná takmer mesiac pred udalosťou. VÚA – SA MO Praha, f. MNO-VL, rok 1956, č. j. 057255, Zápis o vyšetřování, s. 10-11.

⁶ Padáky sa však aj tak vo výbave lietadla nenachádzali. Posádka v tomto zložení lietala od začiatku roka 1956 a pre nedostatok lietadiel nemala pridelené vlastné lietadlo. Pripravenosť posádky bola hodnotená na výbornú. Tamže, s. 9-10.

Posádka iného lietadla, ktorá letela po rovnakej trase a v rovnakej výške asi 15 – 20 minút za lietadlom D-47, hlásila po trati z Trenčína do Zvolena pokojný let v mrakoch, občasnú miernu turbulenciu za Zvolenom a búrku v priestore Tisovec. Posádka videla blesk, a turbulencie nachvíľu zosilneli.

Lom nad Rimavicou je najvyššie položenou obcou na Slovensku. Obyvatelia tejto malej dedinky pri Brezne si haváriu lietadla všimli ihneď. Očítý svedok tragédie Jozef Obročník, ktorý v osudný deň pracoval pred svojím domom v Chocholnej, uviedol, že okolo 15.00 h videl vyletieť lietadlo z mraku nad kopcom Chocholná, asi vo výške 400 metrov. Lietadlo letelo veľkou rýchlosťou a klesalo pod uhlom asi 30°, zrazu sa naklonilo na ľavú stranu, motory silno zahučali, stroj sa otočil doľava a klesal k zemi. Vo výhlade na samotný dopad zabránil svedkovi smrekový les. Na obzore však videl čierny dym, plamene a potom začul výbuch. Ako uvádza ďalej, v mieste dopadu lietadla bolo už v tom čase silne zamračené a padali krúpy. Pred pádom nevidel z lietadla nič vypadnúť ani nikoho vyskočiť. V tomto bode sa výpoveď rozchádza s ostatnými svedkami z obce, ktorí videli z lietadla pred pádom padať nejaké predmety.⁷ Tiež potvrdili silnú búrku, množstvo bleskov a krupobitie. Viacero ľudí sa vtedy rozbehlo k miestu nešťastia a videli roztrhané kusy vraku a časti ľudských tiel. Miesto katastrofy bolo však zakrátko uzavreté vyšetrovacími orgánmi a pre civilistov platil zákaz vstupu ku vraku.

Záver vyšetrovania konštatuje nasledovné: haváriu spôsobila skutočnosť, že lietadlo D-47 vletelo do priestoru, kde sa stretli tri búrky vytvorené pri prechode zvlneného studeného frontu cez horskú oblasť. Výška spodnej základne mrakov bola 500 – 600 metrov, pričom lietadlo letelo vo výške 3 000 m. Vplyvom silného vertikálneho tlaku vzduchu prišlo k deformácii krídel smerom dolu. Následne sa odtrhli prechodové kryty medzi trupom a krídlom, a kusy úlomkov poškodili plátenný potah výškového kormidla. To sa postupne celkom zničilo a lietadlo sa stalo neovládateľným. Pilot sa snažil lietadlo vyviesť zo strmého letu motormi, čo sa nepodarilo a stroj vrazil pod veľkým uhlom do zeme. Hlavnou príčinou tragédie bol zrejme fakt, že posádka nebola informovaná dispečermi o meteorologickej výstraha pred búrkou, ktorá bola vydaná pre priestor Zvolen o 14.20 h. Tiež treba podotknúť, že sama posádka sa nijako o vývin počasia nezaujímal a nežiadala ani nové správy o vývine oblačnosti.

Ako vinníci nehody boli označení: veliteľ pluku pplk. Jaromír Novák, ktorý viedol pilotov k preceňovaniu svojich schopností a nezabezpečil stálu informovanosť posádky lietadla o poveternostnej situácii; zástupca veliteľa kpt. Zdeněk Nusl, ktorý povrchne zhodnotil meteorologickú situáciu, let po celej trase nesledoval a nepresvedčil sa o vydaní meteorologickej výstrahy; orgány dispečerskej služby, ktoré neinformovali posádku o vydaní meteorologickej výstrahy a včas iniciatívne nenariadili návrat alebo oblet búrky a nakoniec aj posádka

⁷ V „Závěre katastrofy letounu D-47, D-13“ zo dňa 9. 7. 1956 sa uvádza: „Očití svědkové viděli blížící se bouřky a slyšeli hukot letadla. Asi v 15,13 uviděli vylétnout z oblaků letadlo, za letadlem viděli padat nějaké předměty. Letadlo se pod oblaky stočilo dolevy a zřítilo se. Za letu bylo vidět za letounem vlající útržky plátěného potahu z výškového kormidla. Motory pracovali na vysokých obrátkách. V době pádu letadla se v místě spojili dvě bouře jedna od jihozápadu a druhá od severu. Již při vylétnutí letadla z oblaků bylo pozorovat velké množství blesků. Po katastrofě se strhl liják doprovázený krupobitím. Padaly krupy velikostí třešní. V místě, kde letadlo vylétlo z oblaků, našla komise přechodový kryt z levého křídla a potah z pravé poloviny výškového kormidla, několik úlomků duralových žeber výškového kormidla. Tyto trosky byly nalezeny asi 3-4 km od místa dopadu.“ VÚA – SA MO Praha, f. MNO-VL, rok 1956, č. j. 057255, Závěr katastrofy letounu D-47, D-13, s. 2.

lietadla, ktorá dôkladne nevyhodnotila počasie pred štartom a počas letu nevyžadovala informácie o počasí. Podplukovníka Nováka potrestal veliteľ letectva generálmajor Jaroslav Tykal výstrahou: „*Ve funkcii velitele pluku málo osobně řídí výcvik osádek, toto přenechává svým zástupcům a náčelníkovi štábu. Vychovával osádky k podceňování nebezpečných meteorologických javů a neprováděl svým štábem důkladnou kontrolu a zabezpečení letu od startu do přistání.*“ Zástupcu veliteľa pluku kpt. Nusla potrestal piatimi dňami väzenia na hlavnej strážnici, nakoľko „*při odbavování letounu neprovedl s osádkou hluboký rozbor meteorsituace, nevydal jasné pokyny pro případ výskytu bouřek na trati a o let letounu se od startu do přistání málo zajímal*“. Ďalej Tykal nariadil príslušným veliteľom potrestať leteckých dispečerov, ktorí neupozornili posádku lietadla na nebezpečenstvo búrky.

Ako opatrenia pred ďalšími možnými tragédiami nariadil veliteľ letectva všetkým veliteľom, lietajúcemu personálu a dispečerom absolvovať inštruktáž o nebezpečných javoch pri lietaní v mrakoch a pri búrkach, a zostavil komisiu na preverenie technického stavu všetkých lietadiel typu D-47 a D-2, pričom zároveň zakázal používanie týchto lietadiel bez padákov. Súčasne od vydania tohto nariadenia majú byť všetky prelety schvaľované ním osobne alebo náčelníkom štábu veliteľstva letectva.

Vyšetrovanie nehody prebehlo relatívne rýchlo a v tajnosti. Predsedníctvo vlády Československej republiky vedené Viliamom Širokým obdržalo písomný rozbor katastrofy dňa 14. júla 1956. Pre verejnosť však uvedené informácie o výpovediach, vyšetrovaní a žalostnom potrestaní vinníkov neboli prístupné. Dokumenty boli označené ako tajné, v súlade s nariadeniami platnými v danej historickej dobe. Škoda spôsobená na úrode vo výške 4 537,40 Kčs bola poľnohospodárom nahradená pol roka po tragédii a o ďalšom postupe vyšetrovacích orgánov sa nik z obce nedozvedel. Uvedené spisy boli odtajnené až v roku 2009.



